

## Borrador de declaración de impacto ambiental

El equipo encargado del proyecto está trabajando en la publicación del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS), que se llevará a cabo en el verano del 2006. Una vez que se publique el documento, habrá un período formal de 60 días durante el cual se recibirán comentarios del público. Durante este plazo, también se celebrarán audiencias públicas para permitir que el público estudie la información del borrador de la EIS y realice sus comentarios. Estos comentarios son importantes para el proyecto y se tratarán en el marco de la EIS final. Habrá copias del borrador de la EIS disponibles para su lectura y revisión en las bibliotecas y otros lugares abiertos al público una vez que se publique dicho borrador. Consulte nuestro sitio Web para obtener la información más actualizada con respecto al proceso de la EIS.

## Manténgase involucrado

El equipo encargado del proyecto SR 520 está trabajando activamente con todas las comunidades locales a lo largo del corredor SR 520 con el fin de estudiar las opciones que ofrecen las alternativas del proyecto. Continuará habiendo oportunidades para la participación del público durante los procesos ambientales y de diseño futuros y esperamos contar con su presencia en estos eventos. Nuestra siguiente ronda de jornadas de puertas abiertas se celebrará en la primavera de 2006 y las audiencias públicas acerca del borrador de la EIS se celebrarán en el verano de 2006. Visite el sitio Web del proyecto para obtener la información más reciente con respecto a las fechas y los horarios de los eventos y para registrarse en nuestra lista de correo.

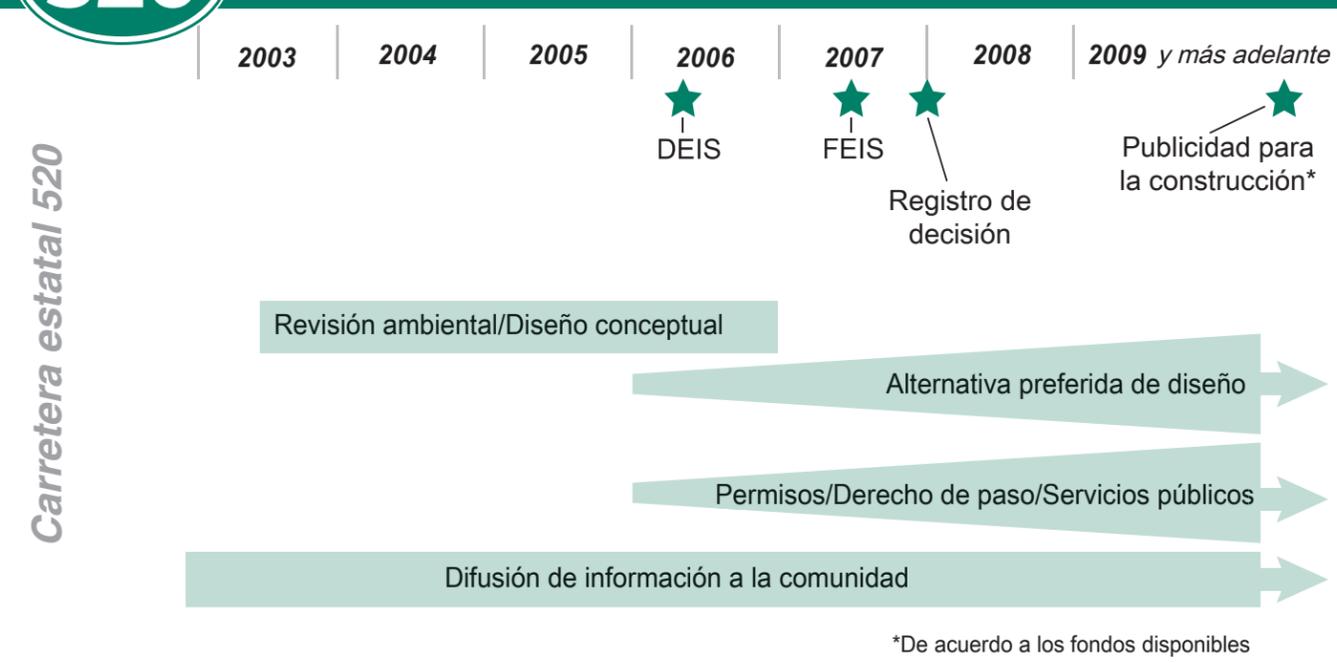
VERANO DEL 2006

# Reemplazo del puente SR 520 y Proyecto HOV



STATE ROUTE  
**520**

## Cronograma del proyecto



### Para obtener mayor información:

Visite el sitio Web en:

[www.wsdot.wa.gov/projects/SR520Bridge](http://www.wsdot.wa.gov/projects/SR520Bridge)

Llame a la línea de información al: (206) 781-3922

Envíe un mensaje por correo electrónico a:

[SR520Bridge@wsdot.wa.gov](mailto:SR520Bridge@wsdot.wa.gov)

Envíe una carta a: SR 520 Bridge Replacement and

HOV Project Office

c/o John Milton, Director de proyectos interino

414 Olive Way, Suite 400

Seattle, WA 98101-1209



**Información sobre ADA:** Las personas que necesiten adaptaciones razonables de cualquier tipo pueden ponerse en contacto con Paul Krueger, Gerente Ambiental, WSDOT llamando al (206) 381-6432. Las personas sordas o aquellas con dificultades auditivas pueden llamar al Servicio de Retransmisión de Telecomunicaciones Estatales de WA (TTY) al 711.

**Título VI:** WSDOT garantiza el cumplimiento absoluto del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 al prohibir la discriminación basada en la raza, el color, la nacionalidad y el sexo, en el suministro de beneficios y servicios. Si desea obtener los servicios de un intérprete, póngase en contacto con Paul Krueger, Gerente Ambiental, WSDOT llamando al (206) 381-6432. Para obtener información acerca del Programa del Título VI de WSDOT, póngase en contacto con el Coordinador del Título VI llamando al (360) 705-7098.

## ¿Qué es el reemplazo del puente SR 520 y el Proyecto HOV?

El corredor SR 520 es una autopista de gran importancia para la región de Puget Sound y más de 115.000 vehículos utilizan el corredor diariamente. El corredor SR 520 conecta las ciudades grandes de ambos lados del Lago Washington, incluyendo Redmond, Kirkland, Bellevue y Seattle y también ciudades más pequeñas como Yarrow Point, Medina, Clyde Hill y Hunts Point. Sin embargo, el puente flotante de Evergreen Point y el puente de Portage Bay son vulnerables, tanto por el peligro de terremotos como de tormentas de viento y presentan graves problemas de seguridad. El Departamento de Transporte del Estado de Washington (WSDOT) está trabajando en este proyecto para reemplazar los puentes y aumentar la seguridad, confiabilidad y movilidad del corredor y de la región.

## ¿Por qué es necesario reemplazar los puentes Evergreen Point y Portage Bay de la SR 520?

Los puentes de la SR 520, que se construyeron a principios de la década del 1960, han soportado docenas de tormentas de viento invernales, muchos terremotos y varios accidentes de tráfico y náuticos. Además, los puentes soportan casi el doble de la cantidad de tráfico para la que están diseñados. Estos incidentes y el aumento de las cargas de tráfico han dejado su huella en estos puentes antiguos, que fueron diseñados para ser utilizados hasta 2015. Sin embargo, un desastre natural, tal como un terremoto o una tormenta de viento podrían ocurrir en cualquier momento de aquí a entonces y esto podría provocar el colapso de los puentes antes de 2015.

Si el puente flotante llegara a fallar, esto no sólo afectaría a los 115.000 vehículos que lo utilizan diariamente, sino que también haría que las otras autopistas principales de la región, incluyendo la I-90, I-405, SR 522 e I-5 se vieran sobrecargadas con el

tráfico redirigido, lo que causaría un embotellamiento masivo. El reemplazo de puentes antiguos por una autopista segura y confiable a la mayor brevedad posible es importante para toda la región de Puget Sound.



Las olas azotan el puente de Evergreen Point durante la tormenta de febrero de 2006.

## ¿De qué manera ayudará este proyecto a las personas que se desplazan diariamente por los puentes?

- Reconstruye los puentes de Evergreen Point y Portage Bay de acuerdo con las normas actuales, reduciendo el riesgo de daños durante terremotos y tormentas
- La alternativa de 6 carriles mejora el tiempo de viaje y la confiabilidad del tránsito y de los vehículos de uso colectivo (HOV), al agregar un carril para HOV en cada dirección
- Agrega arcones para brindar acceso a los vehículos de emergencia y permitir que los vehículos se coloquen al costado del camino en caso de accidentes o vehículos averiados
- Calcula el tamaño de los flotadores para que se adapten al tránsito de gran capacidad en el futuro
- Agrega nuevos carriles regionales para ciclistas/peatones a través del Lago Washington



## ¿Cuáles son las alternativas y opciones que se están analizando en la actualidad?

WSDOT actualmente está evaluando tres alternativas de reemplazo: una alternativa de "No construir", una alternativa de 4 carriles y una alternativa de 6 carriles. La alternativa de "No construir" supone que el WSDOT no reemplazaría el puente y que la autopista permanecería tal como está actualmente. Esta alternativa sirve como base de comparación solamente. La alternativa de 4 carriles incluye dos carriles para fines generales en cada dirección, y la alternativa de 6 carriles incluye dos carriles para fines generales y un carril para HOV en cada dirección.

El WSDOT también está evaluando varias opciones de diseño para la alternativa de 6 carriles. Si se selecciona la alternativa de 6 carriles, se podría agregar alguna combinación de estas opciones.

### Las opciones de diseño para la alternativa de 6 carriles son:

- Construir un nuevo intercambio en Pacific Street (eliminar el intercambio existente en Montlake)
- Eliminar la parada de tránsito de la autopista de Montlake
- Agregar un segundo puente basculante en Montlake
- Reubicar la vía para ciclistas/peatones al norte de la autopista en la zona de las ciudades en el Este (Eastside)
- Eliminar la parada de tránsito de la autopista Evergreen Point
- Agregar un acceso de tránsito en South Kirkland Park & Ride (108th Avenue Northeast o Bellevue Way)



Tráfico en el puente SR 520 en el acceso este con vista hacia Seattle.

## ¿Cuánto costará el proyecto y cómo se financiará?

La alternativa de 4 carriles costará entre \$1.7 – 2.0 mil millones de dólares. La alternativa de 6 carriles costará hasta \$3.1 mil millones de dólares, según las opciones de diseño que se seleccionen. La siguiente página ofrece información más detallada acerca de los costos y beneficios de ambas alternativas.

Como lo muestra la tabla, se ha identificado un financiamiento total de \$1.25 mil millones proveniente de fondos estatales y federales. Se estima que \$700 millones se generarán a partir de los peajes que se cobrarán en el futuro. El proyecto necesita unos \$0.45 – 1.85 mil millones adicionales para completar la construcción. De acuerdo con la Legislación de 2006, la medida 2007 RTID decidida por votación debe proporcionar el financiamiento completo del proyecto. Esta cantidad se determinará basándose en los

costos del proyecto revisado y las fuentes de financiamiento aseguradas y anticipadas.

Fuente de financiamiento	Monto
Paquete estatal Nickel 2003	\$52 millones
Paquete de la Asociación de Transporte Estatal 2005	\$500 millones
Fondos federales 2005	\$1 millón
Peajes electrónicos futuros	\$700 millones
Total identificado	\$1.25 mil millones
Brecha de financiamiento	\$0.45-1.85 mil millones*

\* Los promedios del saldo incluyen el costo de las opciones potenciales de diseño de 6 carriles

## ¿Cuáles son los beneficios que brindan las alternativas de 4 carriles y 6 carriles?

### 4 y 6 carriles

#### Tráfico y seguridad

- Reconstruye los puentes de Evergreen Point y Portage Bay, reduciendo los riesgos de daños sísmicos y tormentas
- Mejora la seguridad y confiabilidad al proporcionar arcones completos entre la I-5 y Bellevue Way Northeast
- Cobra los peajes electrónicamente (sin cabinas de peaje)

#### Opciones para los pasajeros diarios

- Agrega acceso mediante rampas para HOV a los carriles de transporte rápido en la I-5 en las horas pico matutinas hacia el centro de Seattle, mejorando el tránsito y la confiabilidad de los HOV
- Crea un nuevo enlace para ciclistas/peatones a través del Lago Washington

- Reconstruye paradas de tránsito en los carriles externos de Montlake Blvd., Evergreen Point Road y 92nd Avenue Northeast, manteniendo el acceso del tránsito
- Amplía las opciones de los pasajeros diarios al brindar furgonetas de uso colectivo, tránsito mejorado e incentivos para la reducción de los viajes
- Calcula el tamaño de los flotadores para que se adapten al tránsito de gran capacidad en el futuro

#### Mejoras ambientales

- Tratamiento del agua de lluvia a lo largo de todo el corredor, mejorando la calidad del agua
- Agrega paredes de aislamiento acústico, que reducen el ruido en las comunidades
- Elimina las rampas que no conducen a ninguna parte, que se encuentran cerca del parque Arboretum

## ¿Cuáles son los beneficios adicionales que brinda la alternativa de 6 carriles?

### 6 carriles

#### Tráfico y seguridad

- Mejora el tiempo de los viajes y la confiabilidad del tránsito así como de los HOV, mediante el agregado de un carril para HOV en ambas direcciones entre Seattle y Bellevue, completando el sistema de HOV de la SR 520 entre Seattle y Redmond

#### Opciones para los pasajeros diarios

- Agrega acceso reversible para HOV a los carriles de transporte rápido en la I-5, mejorando la confiabilidad del tránsito en las horas matutinas y nocturnas y la confiabilidad de los HOV

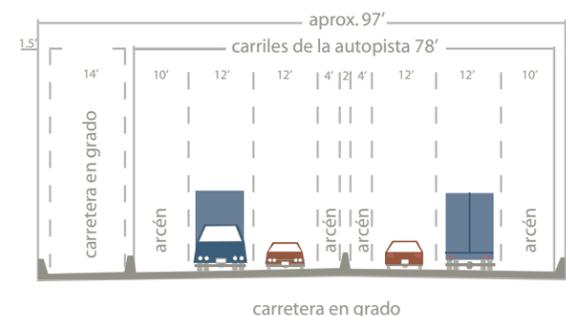
- Traslada el tránsito de HOV al carril interno de la autopista para reducir los conflictos de vehículos/transito

#### Mejoras ambientales

- Incluye la cobertura de cinco secciones de la autopista (cada una de aproximadamente 500 pies (150 m) de largo) en 10th y Delmar, Montlake, Evergreen Point Road, 84th Avenue Northeast, y 92nd Avenue Northeast, mejorando las conexiones comunitarias

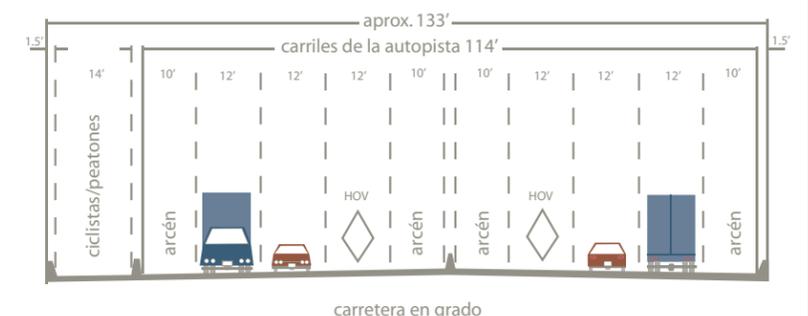
### Alternativa de 4 carriles

Límites de costo: \$1.7 - \$2.0 mil millones\*



### Alternativa de 6 carriles

Límites de costo: \$2.3 - \$3.1 mil millones\*



\*Las estimaciones del costo se basan en un financiamiento completo y en trabajos de construcción que se inicien en 2009-2010.